

[Poulsgaard]

TV-Avisen oplyste den 1. juni, at operaen har fået en renæssance. Der har aldrig været solgt så mange billetter som nu.

Det er da glædeligt, hvis operaen kan komme til at hvile i sig selv.

Derfor må det være i offentlighedens interesse at få at vide, med hvor meget underskuddet er blevet formindsket.

Besvarelse (16/6 78):

Ministeren for kulturelle anliggender (Niels Matthiasen):

Teatrets indtægter ved salg af billetter til operaforestillinger udgjorde i perioden 1971-72 - 1977-78 de i nedenstående oversigt anførte beløb. I oversigten er tillige anført de enkelte års belægningsprocent.

Finansår	Indtægt, mill. kr.	Belægningsprocent
1971-72	1,2	61
1972-73	1,4	67
1973-74	2,1	78
1974-75	2,1	79
1975-76	2,0	71
1976-77	2,3	75
1977-78	2,0	73

Der henvises endvidere til omstående oversigt over udgifter og antal belagte pladser for så vidt angår Den kgl. Opera i finansåret 1975-76, 1976-77 og 1977-78:

	1975-76	1976-77	1977-78
Antal forestillinger	148	136	129
Antal belagte pladser	123.150	122.882	102.310
Driftsudgifter.			
Direkte lønninger	11,2	13,0	13,5
Opsætningsudgifter og aftenlige udgifter	5,4	2,9	3,8
Gæstespil i provinsen	1,1		0,3
Uddannelse	0,4	0,1	0,3

Det tilføjes, at der i de pågældende år har været afholdt henholdsvis 53,1 mill. kr., 56 mill. kr. og 61,5 mill. kr. til lønninger og udgifter i øvrigt, der er fælles for skuespillet, operaen, balletten og kappellet.

Til *ministeren for offentlige arbejder (6/6 78)* af:

Dohrmann (FP):

»Mener ministeren på baggrund af de bebudede prisnedsættelser på beflyvningen Danmark-USA, at det fortsat er rimeligt, at SAS fastholder sit monopol på beflyvningen af Grønland, når dette nu bevisligt medfører, at passagererne på ruten betaler over det dobbelte af, hvad billetprisen ellers ville være, såfremt andre selskaber ikke blev nægtet tilladelse til at foretage beflyvninger af pågældende rute, eller overvejer ministeren også her at kræve priserne sænket til et rimeligt niveau, således at man ikke som i dag kan sige, at passagererne København-Sdr. Strømfjord betaler for, at SAS kan fortsætte på ruter, hvor man af konkurrencemæssige grunde ikke kan klare sig?«

(Spm. nr. 830).

Besvarelse (14/6 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Som bekendt er den prisnedsættelse, der er budet for så vidt angår trafikken over Nordatlanten, ikke en generel prisreduktion. Der er derimod tale om som en forsøgsordning og i et begrænset omfang en ny type rabat, den såkaldte Bargain Fare, ved siden af de normal- og specialpriser, der i dag er gældende.

Som tilfældet er med andre specialpriser, er der til anvendelsen af Bargain Fares knyttet en række vilkår, der kan motivere afvigelsen i forhold til normalprisniveauet, samtidig med at de krav appellerer til et publikum, der ikke har det typiske ruteclientels behov for transport med helt frit valg af rejsetidspunkt, mulighed for ombooking o. lign.

Prissætningen på Grønlandsruterne sker principielt efter samme retningslinjer som for andre ruter, herunder Nordatlantruten. Man vurderer, hvilke specialpriser der i tilknytning til normalpriser i videst omfang opfylder publikums ønsker under forudsætning af et rimeligt lønsomhedskriterium.

Særligt for prissætningen for Grønlandsruten er imidlertid, at fastsættelse af område for og niveau af specialpriser i vidt omfang er sket i overensstemmelse med Grønlands landsråds ønsker. Fastsættelse i marts 1977 af